EEN WEEKBLAD MET MICKEY EN KUIFJE



PEP



WORMEN

Nr. 37 12 sept. 1964

35 ct. p.w. losse nrs.
45 ct. België 7 fr.

© 19.. Walt Disney Productions © 1964 De Geïllustreerde Pers N.V. ... Editions

HALLO, beste vrienden!

OF jullie het nu leuk vinden of niet, als je deze PEP leest, is het nieuwe schooljaar weer begonnen. Vol goede moed lopen, fietsen of rijden jullie naar je nieuwe onderwijzer in een vreemd lokaal, om weer een heel jaar de nodige wijsheid op te doen. Maar laat het jullie een troost zijn, dat al eeuwenlang kinderen naar school gaan, waarschijnlijk zelfs méér eeuwen geleden dan jullie hadden gedacht. En die kinderen konden niet eenvoudig hun fietsje pakken of met een bus of tram naar school. Zij pakten een Brontosaurus of een Dinosaurus of een, ach, kijk ook zelf maar op pagina 16 en 17, waar een extra PEP-plaat jullie laat zien, hoe het er in de vóórhistorie aan toe ging. Het Grote Waagstuk van Dan Cooper gaat deze week eindigen. Of het allemaal goed afloopt? Lees maar en kijk dan meteen op pagina 8, dan weet je wie er de komende weken zijn spannende avonturen in PEP beleeft. Voor de autoliefhebbers is er deze week iets heel speciaals: de NSU-wankelmotor. Er zijn deze keer twee bladzijden aan de autorubriek gewijd. Hugo Hooftman heeft iets heel bijzonders voor jullie: een serie foto's van Russische toestellen, zoals ze nog in geen enkel Nederlands blad zijn afgebeeld! Op de pagina's 28, 29 en 30 vertelt hij er het een en ander over. Bob Spaak heeft weer een artikeltje over de Olympische Spelen, terwijl de postzegelverzamelaars op pagina 27 aan hun trekken komen!





VOOR PIENTERE PEP PUZZELAARS

VERKEERDE LETTERS

De rode en de blauwe letters op de tafel vormen zo 'n aardige combinatie. Als je de letters allemaal leest, staan er zes woorden van drie letters. Lees je alleen de rode letters, dan staat er „marmot".
Jammer genoeg zijn juist alle rode letters verkeerd, dat wil zeggen: samen met de twee blauwe letters vormen ze een woord dat niet bij de dingen en dieren op tafel past.
Probeer jij nu eens de rode letters te vervangen door andere letters, zodat de woorden van drie letters dan wèl passen bij wat er op het tafelblad staat.
Als je de goede letters hebt gevonden en op de kaartjes hebt ingevuld, vormen ze samen weer een woord en dat woord is de naam van een dier. Schrijf die naam op een briefkaart en stuur deze vóór 17 september naar redactie PEP, Postbus 1444, Amsterdam. Zet in de linkerbovenhoek aan de adreszijde van de briefkaart Pep-prijsvraag nr. 37.

Oplossing van prijsvraag nr. 35: Washandje. Tandpasta.

PRIJZEN

1e prijs: een prachtig polshorloge; 2e prijs: een kleinbeeld camera; 3e prijs: een compleet tafeltennisspel: 4e prijs: een kruiswoordspel; 20 troostprijzen: een grote gekleurde speelbal.

DE WINNAARS VAN PRIJSVRAAG Nr. 30 ZIJN:

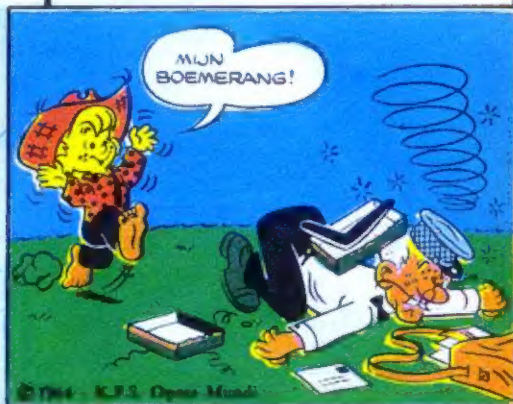
1e prijs: Elze de Graaf, 1e IJzerstraat 24a, Rotterdam-6; 2e prijs: Tom Kras, Lingerzijde 60, Edam; 3e prijs: Ingeborg Odijk, Sitterweg 26, Haren, Gr.; 4e prijs: Dennis en Heske Doeve, Anna Palownastraat 21, Waddinxveen. De winnaars van de troostprijzen krijgen deze, zonder dat hun naam in Pep komt te staan, thuis gestuurd.

BARTJE



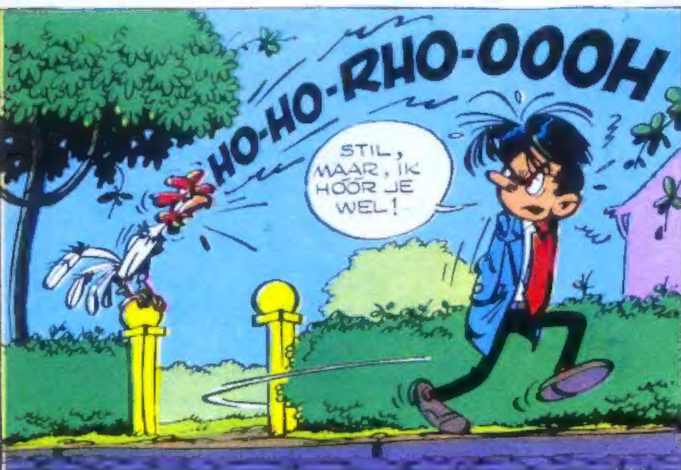




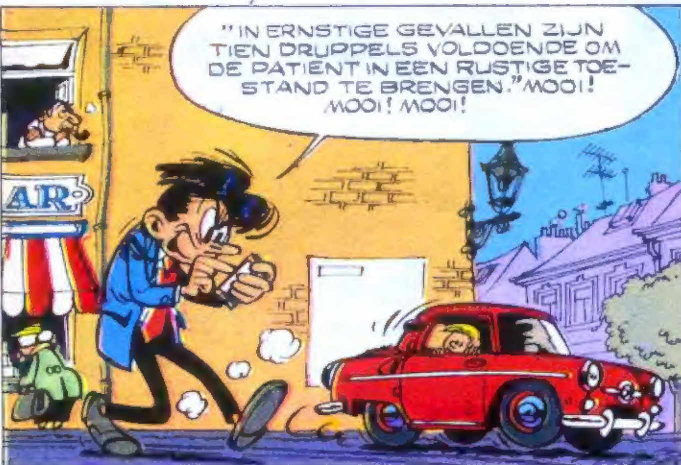


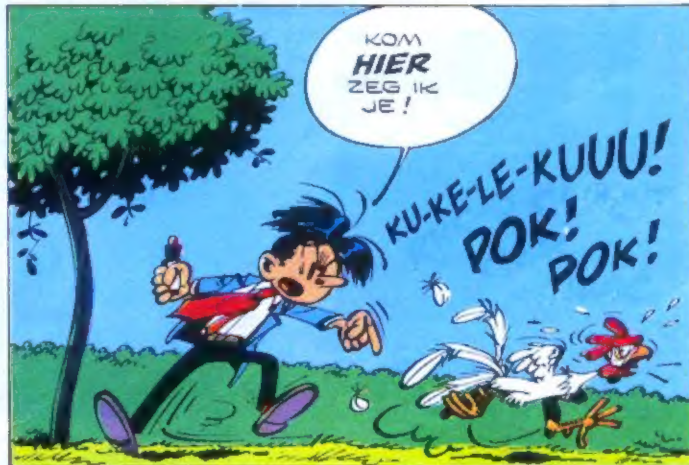
Ton en Tineke

door Franquin







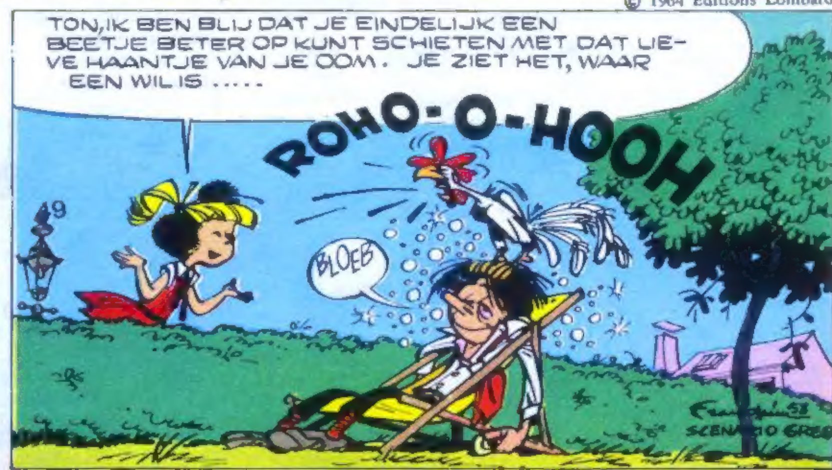






© 1964 Editions Lombard





PEP en de FLUITPRIKKER

Tim en Tam hebben de fluitprikker mee op straat genomen. De vogel brengt een lantaarnpaal tot explosie en drie jonge inbrekers, volkomen in de war, nemen de vlucht....





































© 1964 Walt Disney Productions









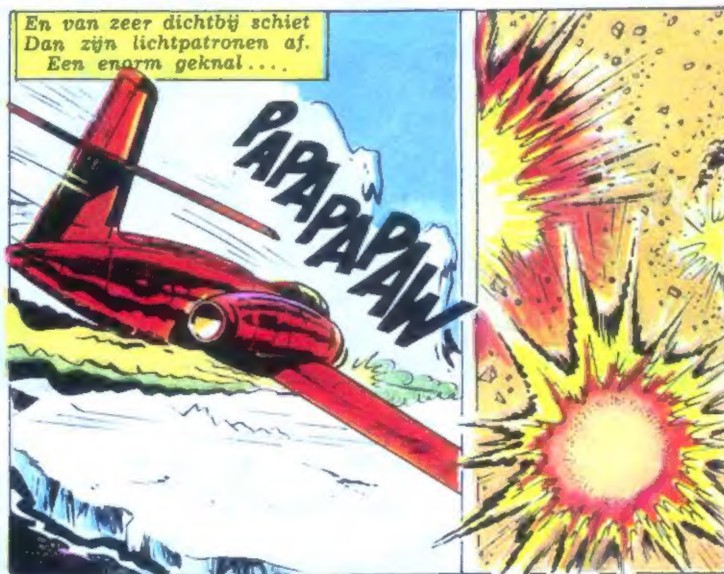
DAN COOPER

Dan Cooper cirkelt met zijn jager boven de ijsberg waarop de spionnen hun toevlucht hebben gezocht. Nog steeds bevindt pro-















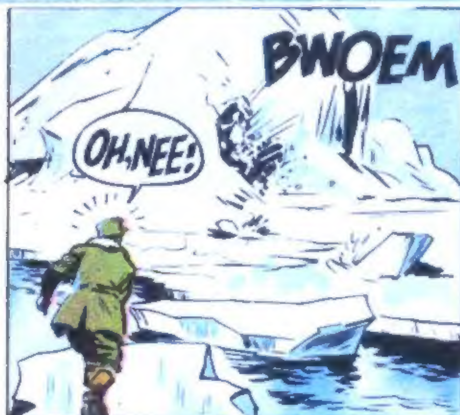






...n HET WAAGSTUK

...fessor Cooper zich in hun handen. Op dat moment daagt er een nieuw, angstwekkend gevaar voor hen op....







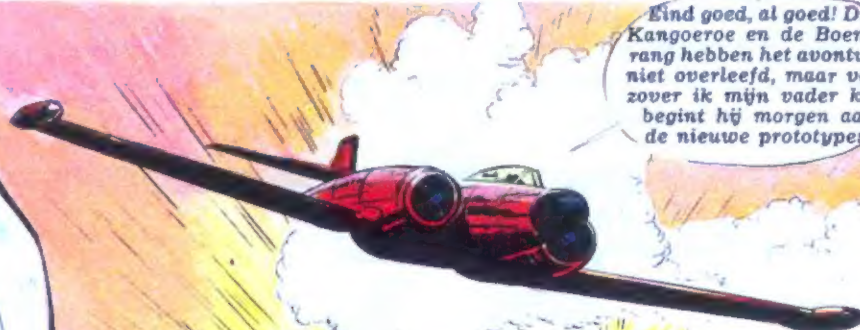












EEN NIEUW AVONTUUR VAN DE WINNAAR VAN ONZE GROTE PRIJSVRAAG . . .

MICHEL VAILLANT!

© 1964 Editions Lombard

Wéér zijn de voorbereidingen getroffen voor de 24 Uren van Le Mans, misschien wel de opwindendste race die wij in Europa kennen. Alle grote autofabrieken hebben er voor ingeschreven: Ferrari, Maserati, Panhard, Porsche, Lotus, Chevrolet en natuurlijk Vaillant. Behalve de gewone spanning, die voor elke race al tastbaar is, hangt er een vreemde dreiging in de lucht, die nog toeneemt als er een Amerikaanse wagen aan de start verschijnt met wedstrijdnummer 13, een nummer dat al jaren op geen enkele wagen meer te vinden was... Uit deze hoek schijnt een onverwachte, felle aanval op de Vaillants te worden ingezet. Volgende week begint in PEP dit nieuwe, spannende avontuur van Michel Vaillant en zijn grote vriend Steve Warson:

DE 13 IS AAN START







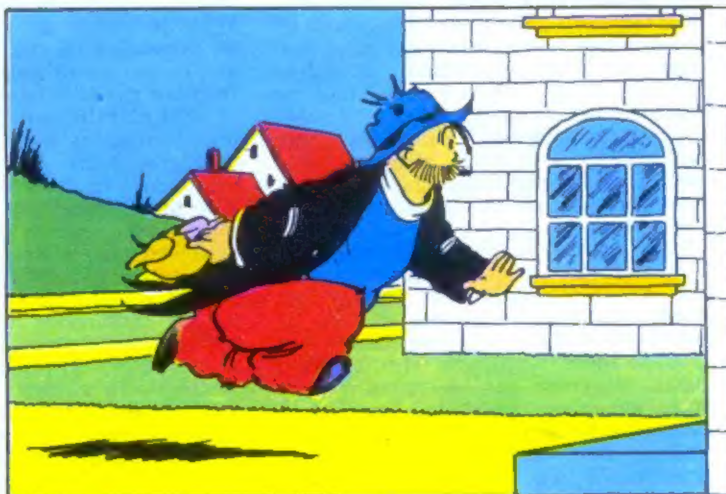
© 1964 - K.F.S. Opera Mundi


PIETJE PECH
door
C.D.RUSSELL


AH! IK RUIK GEROOSTER-DE KIP...MMMMM! JIJ STAAT NATUURLIJK GRAAG EEN POOTJE AF AAN EEN HONGERIGE ZWERVER.
VLIEG OP! MAAK DAT JE WEG KOMT! JE KRIJGT NIKS!


JIJ, JIJ STUURT EEN UITGEHONGERDE MAN ZONDER ETEN WEG? WEET JE WAT JE BENT? EEN EGOISTISCHE MISANTROOP!
?!?!?!

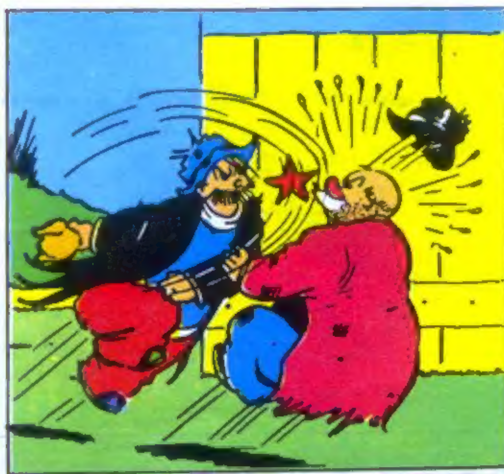

?!?!?!




BIBLIOTHEEK


E-G-O-I-S-T-I-S-C-H- AAN ZICHZELF DENKEND - M-I-S-A-N-T-R-O-O-P- MENSENHATER, IEMAND DIE ZIJN MEDEMENS HAAT.






JE KOMT TEGENWOORDIG TOCH DE MEEST ONBESCHAAFDE EN BRUTALE FIGUREN TEGEN, DIE OM ETEN LOPEN TE SCHOOIEN!



DE KANSEN WORDEN GEWOGEN

Zo langzamerhand weten jullie van de Olympische Spelen net zoveel als ik, tenminste, wanneer je de stukjes van de afgelopen weken ook inderdaad hebt gelezen. Wat evenwel niemand weet, is hoe het in Tokio zal gaan, hoe daar de krachtsverhoudingen zullen liggen, welke verrassingen ons te wachten staan en welke teleurstellingen wij (of anderen) te incasseren zullen krijgen. We weten alleen dat het een geweldig toernooi gaat worden, waaraan door pers, radio en tv heel veel aandacht zal worden besteed.
Overal in de wereld bereidt men zich intensief voor en overal ook kijkt men met Argus-ogen (voor het geval je niet weet wat dat zijn: Argus was bij de oude Grieken een monster dat in het comfortabele bezit was van honderd ogen, waarmee het wel zo ongeveer alles kon zien), goed dan, men loert naar alle kanten om te kijken wat de concurrenten doen en men weegt zijn kansen. Zo zegt Hank Iba, de coach van het Amerikaanse basketballteam, dat hij een ploeg heeft met lengte, snelheid en schot, een ploeg die in Tokio mee wenst te tellen. Maar de voornaamste concurrenten van de Amerikanen, de Russen en de Brazilianen, doen eveneens al het mogelijke om tot de samenstelling van teams te komen, die de jongens uit de V.S. het leven zeer zuur kunnen maken. Over die lengte in het Amerikaanse team: vijf van de twaalf gekozen spelers meten twee meter of meer. De recordhouder is ene Mel Counts van Oregon State University. Deze Mel is 2,13 m lang en weegt 103 kilo en hij lijkt me niet alleen een geschikte basketballer, maar vooral iemand om gordijnen en schilderijtjes op te hangen.

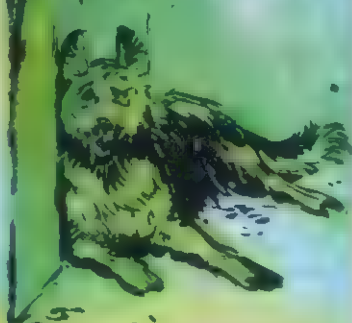
We zouden natuurlijk allemaal graag willen dat ook onze Nederlandse sportmensen daar in Tokio een rol van betekenis gingen spelen. Nee, niet met de basketball, want op dat gebied hebben we internationaal maar weinig te betekenen. Ik denk maar aan onze zwemsters en zwemmers, aan de hockeyploeg van meneer Piet Bromberg, aan een paar roeiers en bijvoorbeeld aan de ploeg wielrenners, die de 4000 meter achtervolging gaat rijden. In al deze takken van sport worden de zaken bij ons modern aangepakt, met zowel binnen- als buitenlandse trainers en coaches. Je denkt misschien dat ik de atletiek vergeten heb, maar dat is niet zo. Alleen is het me nog niet helemaal duidelijk of we op de goede weg zijn en of we straks in de Japanse hoofdstad jongens en meisjes aan de start zullen kunnen brengen die in staat zijn een mooie medaille in de wacht te slepen. Weet je wat ik zo jammer vind? Dat de prestaties bij ons zo langzaam stijgen en dat we zo weinig jeugd trekken. Ik word gewoon jaloers als ik lees dat er in Australië een jongen rondloopt, die in staat is ruim 2.07 m hoog te springen. Deze jongen, Peter Boyce, die je niet in de Australische Olympische ploeg terug zult vinden, is pas 18 jaar! Onze beste hoogspringers halen eens een enkele keer (en dan nog bij hoge uitzondering) 1,90 m, maar verder komen we niet en ik zie niet, hoe dat de eerstkomende jaren zou kunnen veranderen. Dat is wel jammer, vind ik, maar op atletiekgebied is zoveel jammer. Je stampt de jongens met aanleg nu eenmaal niet uit de grond, of, beter gezegd, je kunt ze nu eenmaal niet dwingen aan atletiek te gaan doen. Gek toch, in het buitenland zijn veel meer jongens en meisjes allang tot de conclusie gekomen hoe fijn het is hard te lopen, ver te springen, discus te werpen en noem maar op, maar bij ons merk je daar helaas weinig van. Zodat we wel met een heel kleine ploeg naar de Olympische Spelen zullen gaan, zonder de hoop te mogen koesteren, dat er veel meer uit zal komen dan een vierde of vijfde plaats. Aan een bronzen plak durf ik voorlopig nog niet te denken, laat staan aan zilver of GOUD.

Het zal je misschien ook zijn opgevallen, dat ik het in verband met de spelen in Tokio nog niet over Anton Geesink heb gehad, over onze topjudoka. Je zou zo zeggen, dat deze werkelijk geweldige kerel Olympisch kampioen aller categorieën moet worden, maar ik dacht toch, dat we niet „ho!" moeten roepen voor de reusachtige Geesink over de Japanse brug is. Vergeet vooral niet, dat de Japanners het maar heel onprettig hebben gevonden, dat **hun** wereldtitel in het buitenland terecht is gekomen. Natuurlijk hadden ze grote bewondering voor Geesink en dat bleek ook uit de vele uitnodigingen die ze hem deden om naar Japan te komen, maar ze blijven het toch een vreemde zaak vinden, dat de hoogste titel niet in handen van een landgenoot is. En ze zullen (al begrijpen ze zelf, dat het verschrikkelijk moeilijk zal gaan) alles in het werk stellen om Geesink van het Olympisch goud af te houden. Of dat lukken zal? Nou, daar heb je 't, dàt is één van de talloze vraagtekens in Tokio. Het antwoord daarop zullen we tussen 10 en 24 oktober krijgen. Ik zou het, net als jullie geweldig fijn vinden als er voor ons, voor Nederland, het een en ander uit de bus zou komen. Maar gemakkelijk zal dat niet gaan, want ik zei 't je al: Er wordt overal in de wereld met grote ijver gewerkt, de stukken vliegen eraf en pas in Tokio zullen we weten, wie zich het best heeft voorbereid en wie de talentvolste mensen naar voren heeft kunnen schuiven. Duimen, dat wij er 'n paar bij hebben.





ZORRO


ALS GARCIA OP EEN AVOND DE RONDE DOET DOOR DE PUEBLO ...
ASJEMENOU! EEN WOLF ? NEE ... EEN HOND !


MOE, HÈ? HONGER, HÈ? JA, IK MOET JE EIGENLIJK DOODSCHIETEN, MAAR DAT IS TOCH WEL ZIELIG ...

WACHT 'NS EVEN! MISSCHIEN ZOU IK MET **JOUW** HULP ZORRO TE PAKKEN KUNNEN KRIJGEN! KOM MAAR MEE. EERST EEN BAK ETEN EN EEN SLOK WATER, HÈ?

EN DE VOLGENDE DAG, OP EEN STIL PLEKJE BUITEN DE PUEBLO ...
KST! GA WEG, HOND! IK BEDOEL: PAK HEM DAN! **PAK HEM!**

JE ... JE BENT EEN ... EEN NIKSNUT VAN EEN HOND! EN KRAB NIET ZO, WANT IK KRIJG ER OOK JEUK VAN!
HÉ, GARCIA! GA JE EEN CIRCUS BEGINNEN ?

HAHA! DIE DON DIEGO! ALTIJD GRAPJES ... NEE, IK RICHT DIE HOND AF OM ZORRO TE VANGEN!

MAN, JE BENT VEEL TE ONGEDULDIG OM EEN HOND AF TE RICHTEN! ZAL IK HET VOOR JE DOEN ? GEEF MIJ DIE POP OOK MAAR MEE.

EN ZO ...
JE ZULT VERBAASD STAAN ALS JE DE HOND TERUGKRIJGT! ADIOS, GARCIA!
ADIOS, DON DIEGO ... EN ALVAST BEDANKT!


ZO GAAT-IE GOED! HOU VAST!


JA, DIT IS HET!


BRAAF... NU ZULLEN WIJ SAMEN GARCIA 'NS VERRASSEN, HÈ?


LATER...
HIER ZIJN WE! HEEFT BERNARDO DE POP AL GEBRACHT?
JA, JA! IK ZAL HEM EVEN HALEN...


HÉ, K-KALM AAN EEN B-BEETJE! JE MOET MIJ NIET HEBBEN!
NOU, HEB IK HEM NIET GOED AFGERICHT?


J-JA, BIJNA TE GOED! BLIJ DAT IK ZORRO NIET BEN!


HIJ ZAL ER VAN LUSTEN! TJOMPEDEPOM!


VOL GOEDE MOED GAAT GARCIA NOG DIEZELFDE AVOND OP PAD...


EN JA HOOR: DE "PROOI" LAAT ZICH ZIEN...


K-KOEST! NEE... B-BIJT HEM! GRIJP HEM!


ZORRO LOKT DE HOND ACHTER ZICH AAN EN SLAAT DAN EEN ZIJPAD IN...





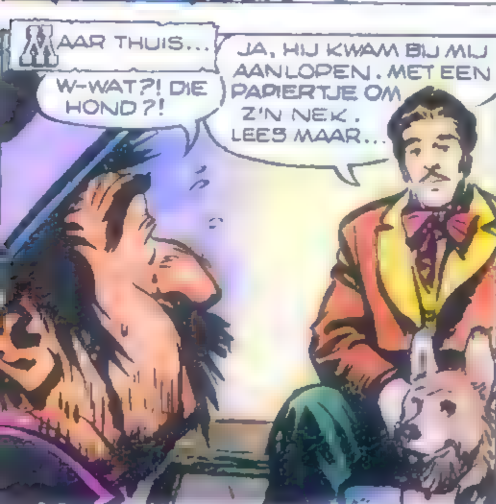




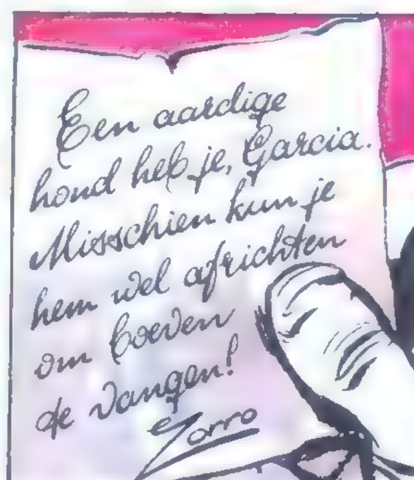








© 1964 Walt Disney Productions











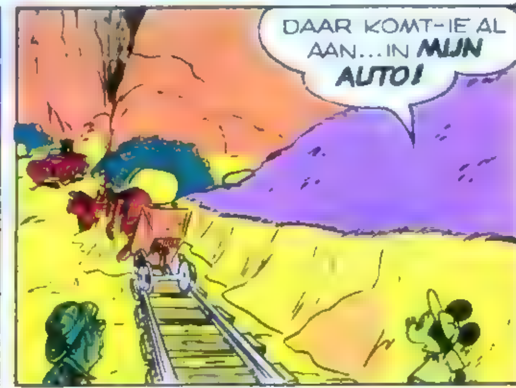
Mickey en Goofy

GEVANGEN GENOMEN DOOR BORIS BOEF, WORDEN MICKEY EN GOOFY AAN HET WERK GEZET. ZE ONTMOETEN HUN VRIEND DE PROFESSOR, DIE VERTELT DAT BORIS ZOEKT NAAR EEN VERBORGEN SCHAT. EINDELIJK KOMEN ZE AAN HET EINDE VAN DE SCHACHT, VINDEN DE DEUR VAN DE "SCHATKAMER" EN STAAN VOOR EEN DREIGEND KANON ....



















© 1964 Walt Disney Productions







WORDT VERVOLGD.

AAP, NOOT, MIES . . . ARUND, BEREKLAUW, MAMMOET!

HET nieuwe schooljaar is begonnen. Met frisse moed kun je je weer in alle nieuwe geleerdheid verdiepen die je het komende jaar moet opdoen. Nou ja, frisse moed... Daar zal zo hier en daar wel wat aan mankeren, maar laat het je dan een troost zijn te weten dat er in de oudheid, in het grijze, grauwe en zeer donkere verleden, óók al kinderen geweest zijn die naar school gingen. Jazeker! Je zult het nooit in de geschiedenisles horen en in geen boek vinden, maar reken maar dat het toch zo was!
Natuurlijk ging het er in het Stenen Tijdperk op school wel iets anders aan toe dan nu, maar gestudeerd moest er óók worden. De voornaamste vakken waren toen: Jacht, Visserij en Natuurlijke Prehistorie. Daarnaast kregen de jongens les in Hunebedbouw en de meisjes in Dierkunde, dat wil zeggen, ze leerden hoe ze zo veel mogelijk huisraad uit één beer konden halen: twee japonnen, een muts, een paar schoenen, drie stel boordeknoopjes, een kam, zes naalden, negen gezouten bereboutjes, één maaltijd Verse Beer en een afwaskwast. Dat lijkt veel, maar het kan echt! Bovendien houd je dan precies één bot over en die was voor de jongste telg van het gezin; de baby was er uren zoet mee! De verschillende vakken waren echt niet zó moeilijk als je denkt; de grootste moeilijkheid was het naar school gaan. Tegenwoordig pak je de fiets of de bus, en als je dichtbij woont, kun je lopen, maar in het Stenen Tijdperk was dat niet zo eenvoudig. Om te lopen waren de afstanden te groot. Het wiel was nog niet uitgevonden, dus een fiets bestond niet, laat staan een bus... Toch had het Gemeente Vervoerbedrijf ervoor gezorgd dat de kinderen allemaal op de plaats van bestemming kwamen. Je kon zelfs kiezen tussen drie soorten vervoer en naarmate de ijver van de leerlingen meer of minder was, kozen zij de Arund (voorloper van de Arend), Dino of Schildpad.
Kinderen die graag naar school gingen en hun huiswerk thuis netjes hadden gemaakt, gingen per vogel; dat was snel en gemakkelijk, je kon alleen je lessen niet meer overkijken, maar dat hadden zij ook niet nodig. Als je namelijk onderweg je blokboek (zo geheten, omdat het van rotsblokken was gemaakt) te voorschijn haalde, vloog het door de sterke luchtstroom om je oren en het is echt geen lolletje zo'n boek op je hoofd te krijgen.
Voor iets minder ijverige kinderen, die niet te vroeg, maar ook niet te laat op school wilden komen en graag onderweg hun rotsboek nog eens wilden openslaan, waren er Dinosaurussen. De Dino was het meest gebruikte vervoermiddel in die tijd: hij was goedkoop, omdat er veel plaatsen op waren en het ging tamelijk snel. Voor een Dinoretourtje betaalde je één berewervel en voor een abonnement twee bisonhoeven.
Tenslotte waren er dan nog de schildpadden voor de luie leerlingen. Een schildpad is bepaald geen hardloper en zijn passagiers konden onderweg dan ook nog uitgebreid hun lessen leren. Zo af en toe haalde het beest 't in zijn hoofd geen poot meer te verzetten. Dan stapten alle opzittenden af en moesten duwen. Als ze dan weer eens een keer te laat op school kwamen, konden ze natuurlijk fijn zeggen: „Ik kan er niets aan doen, we hadden schildpaddenpech!" en dat was dan ook een veel gebruikt smoesje voor de laatkomers. Er kon trouwens onderweg van alles gebeuren: een pad was verdwenen door een steenlawine en dan moest je een paar bergjes om. Een andere keer had 'n kudde mammoets de weg onder hun voortdenderende poten verbrijzeld en kregen de kinderen vrij, want eerst moesten dan alle vaders aantreden om 'n nieuw pad uit te hakken. Of de brug was ingestort, omdat hij het gewicht van een volwassen dinosaurus niet kon verdragen. Je ziet wel dat er voor de kinderen toen heel wat „snipperdagen" waren.
Maar nu denk je: die mensen in de oudheid waren toch zo sterk en stoer, vol oerkracht, waarom liepen ze niet?
Er is eens een jongetje geweest, Igwarstl Glrubb heette hij, en dat jongetje ging lopen. Maar op school is hij nooit aangekomen... Misschien heeft hij onderweg het wiel uitgevonden en is hij ter plaatse een wielenwinkel begonnen. Misschien had hij opeens geen zin meer om naar school te gaan. Nooit meer. Misschien is hij verdwaald en loopt hij nu nog naar de school te zoeken...



Beneden: Zó kan het ook! Het is voor de kinderen in onze tijd wel iets eenvoudiger geworden om op hun school te komen...

Naar school in h



…et stenen tijdperk

©1964 Dargaud





CHLOROPHYL HET BE



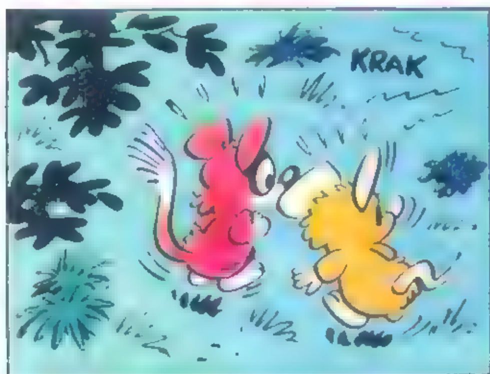


















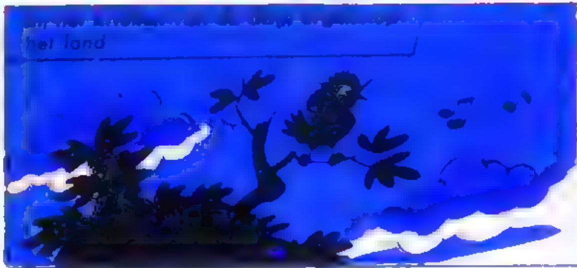




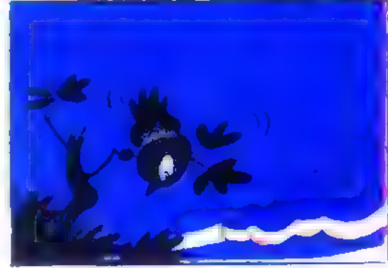
TOVERDE BOS

Achtervolgd door een hele vossenfamilie, weten Chloro en Miolmim niets beters te doen dan het betoverde bos in te vluchten. De vossen durven hen niet achterna te ... zij nu veiliger zijn ....!









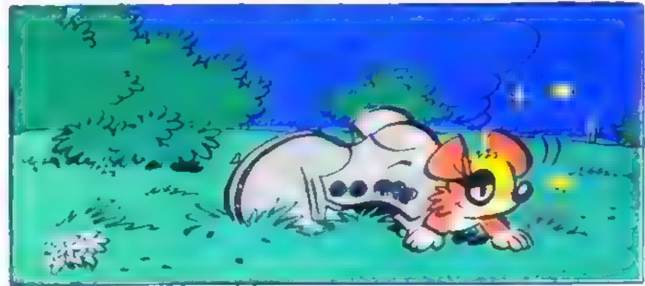























Ongelooflijk! Jullie zijn in dat bos geweest en jullie leven nog!


Nee maar, dáár sta ik van te kijken! De spoken hebben nog nooit iemand levend het bos uit laten gaan. Jullie zijn wèl dapper!


Als ik jullie een goede raad mag geven: ga vlug weg!


VERLAAT DEZE STREEK ZO VLUG MOGELIJK !


Waar ga je heen?
ZIP


Ik verlaat dit land!


Dat is 't beste wat jullie kunnen doen


Vreemde geschiedenis! Waarom lieten die spoken ons leven?

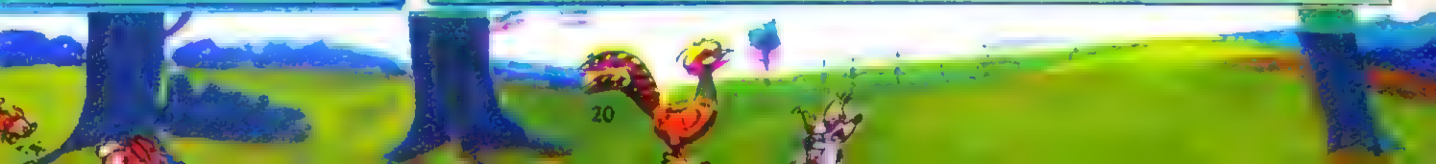

Ik heb honger! Laten we iets te eten zoeken.


Wat doe je nu?
Wilde aardbeien.


Hier staan er nog meer!


Ai! Verberg je, vlug!
?


Dat bange meesje vliegt regelrecht naar het betoverde bos!



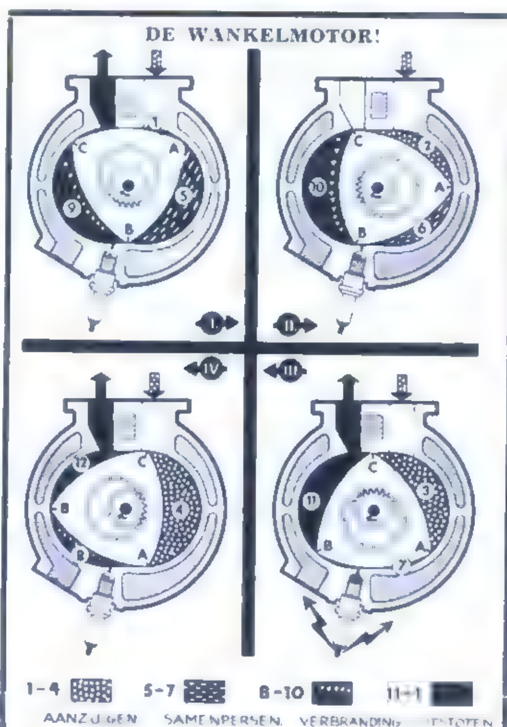
Veldlaaid! Zou het een handlangel zijn van de spoken?
Van de spoken óf van de zogenaamde spoken!
Echte spoken bestaan niet, knoop dat maar goed in je staart! Die „spoken" uit dat bos zijn gewone wezens van vlees en bloed! Maar wát voor wezens?
BZZ
AU!
Oh, paldon!
KIJK TOCH UIT WAAR JE LOOPT!
Jawel, Chlolo, baar waarom spoten ZE ons die chlolofolb in ons gezicht? We hebben niets gedaan!
ZE waren zeker bang dat we iets zouden ontdekken.
DAT IS HET! Dan was dat meesje daarnet er óók niet toevallig!
Nu beglijp ik alles! Ze boest el natuullijk voal zolgen dat wij bang welden en niet beel naal het bos toegingen.
Wacht hier even op mij, ik ga de auto verbergen.
HELA!
Dit is een mooi plekje.
RRR RRR
Onder die struik staat onze wagen veilig.
BLUB! BLUB!
HEE!
Minimum, kom eens kijken!
Wat voel je nu weel in je schild!
WORDT VERVOLGD

HET GEHEIM VAN DE NSU-SPIDER

NAAR zijn uiterlijk te oordelen, zou je niet zeggen dat dit leuke wagentje een der grootste sensaties in de automobielwereld is geweest, want de NSU-Spider heeft alle familietrekjes van zijn koninklijke broer, de NSU-Sportprinz, die al jaren op de weg is, zij het dan in coupé-uitvoering. Het opmerkelijke zit dan ook onder de kap van de achterin geplaatste motor. Til je deze motorkap op, dan zie je, schrik niet, een lege ruimte. Je kijkt namelijk in een bagageruimte, net als voorin, want het motortje is zó klein, dat men boven de machinekamer nog een tweede kofferruimte heeft kunnen maken. Het geheim zit dan ook nog dieper. Onderin de achterbak bevindt zich een petieterig krachtbronnetje, dat inclusief startmotor, dynamo en versnellingsbak, 125 kg weegt. Waarom is dit motortje nu zó geweldig, dat fabrieken met wereldfaam in de rij staan om naar de gunst ervan te dingen? Twaalf autofabrieken hebben nu al voor hoge prijzen de rechten opgekocht van de NSU-Wankelmotor: 6 Duitse, 2 Japanse, 1 Amerikaanse, 1 Engelse, 1 Italiaanse en 1 Franse fabriek. Onder hen bevinden zich Mercedes, Alfa Romeo en Citroën.

De naam Wankel-motor is reeds gevallen. Hij werd genoemd naar ingenieur Wankel, van de NSU-fabriek te Neckarsulm, die er na acht jaar in is geslaagd, het aloude idee van een draaizuigermotor te verwezenlijken. De gewone zuigermotor, die men in elke automobiel aantreft, draait door de op- en neergaande beweging van een zuiger in een cilinder, waarbij het aantal cilinders kan variëren van twee tot acht. Vroeger had men zelfs wel motoren met zestien cilinders. Bij al dat gestamp van die zuigers komt dan nog een ingewikkeld kleppenmechanisme, want iedere cilinder heeft een in- en een uitlaatklep, die op hun beurt weer met klepstoters worden geopend en gesloten. Wie onder de motorkap kijkt als de motor draait, ziet dan ook een massa bewegende onderdelen en men heeft in de loop van een halve eeuw deze wirwar van zuigers, cilinders en kleppen zodanig kunnen vervolmaken, dat de machine tienduizenden kilometers achter elkaar kan lopen zonder te haperen.

Bij de draaizuigermotor nu is er een



TECHNISCHE GEGEVENS NSU-SPIDER

Motor: watergekoelde NSU-Wankelmotor (draaizuiger). Inhoud van de zuigerkamer 500 cc, nettovermogen 64 pk; vier versnellingsbak bediend door een „pook". **Onderstel:** Zelfdragende carrosserie; onafhankelijke vering van alle vier wielen; voor schijfremmen, achter trommelremmen. **Maten en gewicht:** lengte 3,58 m; breedte 1,52 m; hoogte (met opgeslagen kap) 1,24 m, wielbasis 2,02 m; draaicirkel 9,1 m. **Prestaties:** topsnelheid 150 km/u; benzineverbruik ongeveer 1 op 12,5.

draaiend zuigerlichaam, dat op een eigenaardige manier rondwentelt in een soort trommel en tijdens zo'n omwenteling hetzelfde doet als een stampende zuiger, nl. gas inlaten, samenpersen en na de ontsteking de uitlaatgassen verwijderen. Dit kleine trommeltje vervangt al de zuigers en kleppen en heeft daardoor maar heel weinig bewegende delen meer. Bovendien is het maar half zo zwaar als een gewone motor. Wel zeshonderd plannen voor zo'n draaiende zuigermotor zijn er in de loop der jaren ontwikkeld, maar ze moesten allemaal weer in de ijskast worden gelegd, voornamelijk omdat de motoren te heet werden en men ze niet voldoende kon koelen. Wankel is de eerste die deze problemen onder de knie heeft gekregen, mede dank zij de hittebestendiger materialen die tegenwoordig kunnen worden gemaakt. Deze zomer zullen de eerste NSU-Spiders worden geleverd, eerst alleen als cabriolet, later ook in coupévorm. De Nederlandse prijs is nog niet bekend, maar in Duitsland kost hij 8500 DM. De koeling geschiedt gedeeltelijk door olie en gedeeltelijk door water. De radiateur en de ventilateur bevinden zich in de voorste bagageruimte.

Austin en Morris, maar dan voorin. De bagageruimte van de 1000 is ook groter, doordat er een aanvullend bagagevak achter de achterbank kwam.
De wagen vertoont tal van sportieve rijeigenschappen en is minder luidruchtig dan de kleine NSU.



VERZAMELAARS VOOR!



Een bijzonder leuk boekje over de NSU Prinz kun je krijgen als je 'n kaart stuurt naar Van Oorschot N.V., Rietdijk 12, Rotterdam

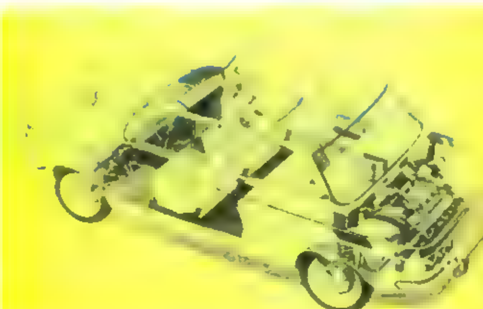
NSU-PRINZ 1000

De NSU-fabrieken te Neckarsulm waren een tiental jaren geleden eigenlijk alleen maar bekend als motorrijwielenfabrikant, hoewel ze in het begin van deze eeuw ook auto's hebben gebouwd. Vele jaren daarna bemoeiden ze zich uitsluitend met gemotoriseerde tweewielers, totdat een 12-tal jaren na de wereldoorlog de klad kwam in de motorenindustrie en NSU zich wederom schaarde onder de autofabrikanten. Waar vele kleine Duitse wagens het loodje moesten leggen, kon de NSU-Prinz met tweecilinder motortje zich tot op de dag van vandaag handhaven.
Onlangs heeft deze Prinz een grote broer gekregen, de NSU-Prinz 1000, die ondanks een 40 cm langere carrosserie, weliswaar precies op de bestaande lijkt, maar met zijn grote viercilinder motor aanzienlijk sneller en feller is dan de Prinz 4. Deze motor is dwars achterin geplaatst. De dwarsplaatsing werd het eerst toegepast bij de kleine

Onder: De NSU-PRINZ 1000, een felle en snelle wagen met zijn achterin geplaatste 996 cc viercilinder motor.

TECHNISCHE GEGEVENS NSU-PRINZ 1000

Motor: dwars achterin geplaatste viercilinder motor met bovenliggende nokkenas en luchtkoeling; cilinderinhoud 996 cc; brutovermogen 51 pk; geheel gesynchroniseerde vierversnellingsbak met pook. **Onderstel:** zelfdragende carrosserie; onafhankelijke vering der vier wielen; trommelremmen voor en achter (extra schijfremmen op de voorwielen). **Maten en gewichten:** lengte 3,81 m; breedte 1,49 m; wielbasis 2,25 m; rijklaar gewicht 620 kg; draaicirkel 9,4 m; inh. benzinetank 37 l. **Prestaties:** topsnelheid 135 km/u; benzineverbruik 1 op 13 tot 15. **Prijs:** ƒ 6.200,—.





SPIN en MARTY

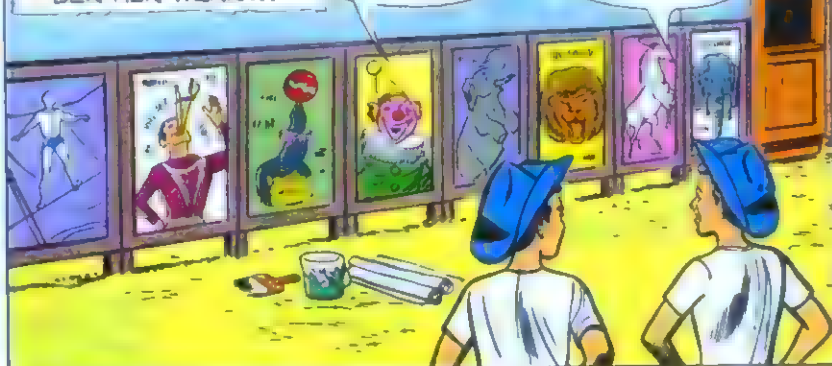


EEN RONDREIZEND CIRCUS KOMT LANGS DE TRIPLE-R RANCH EN DE BAAS, MENEER COLDONA, VRAAGT OF ALLE JONGENS KOMEN KIJKEN NAAR DE VOORSTELLING. BERTJE WORDT ZIEK EN PROBEERT ZO VLUG MOGELIJK BETER TE WORDEN, TERWIJL SPIN EN MARTY EEN DAG BIJ HET CIRCUS GAAN WERKEN...






















EN SMEREN WE 'M DAARNA?
NEE, WAAROM ZOUDEN WE? COLDONA ZAL ER GEEN FLAUW BENUL VAN HEBBEN, DAT EEN VAN ZIJN EIGEN MENSEN HEM BESTOLEN HEEFT.

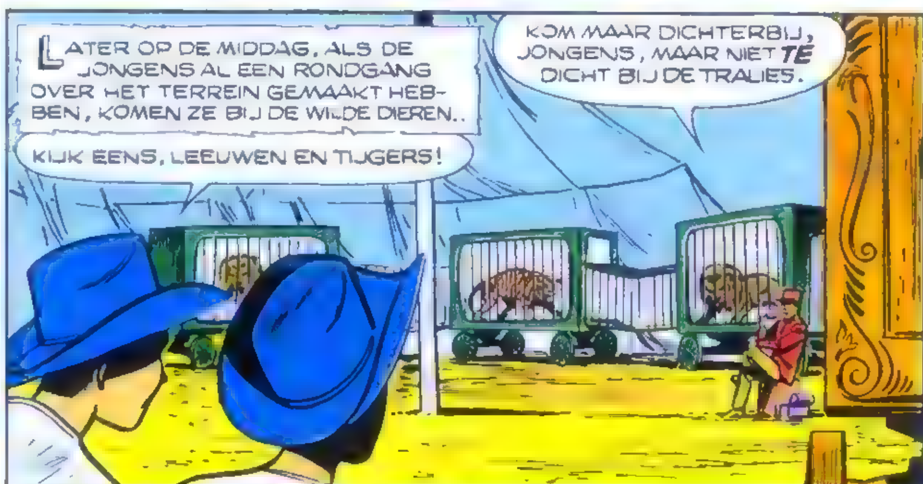

ZAG JE IETS?
JA, EEN *CLOWN!*
MAAR IK KON NIET ZIEN, MET WIE HIJ STOND TE PRATEN...


KOM OP, WE MOETEN MENEER COLDONA WAARSCHUWEN!


EVEN LATER, BIJ DE KANTOORWAGEN.
MENEER COLDONA IS ER NIET JONGENS, HIJ IS DE STAD IN. MAAR, KAN IK JULLIE HELPEN?
NEE... WE ZOUDEN LIEVER MENEER COLDONA ZELF SRREKEN.


NOU, IK WEET NIET WANNEER HIJ TERUG IS, MAAR DAT ZAL WEL IN DE NAMIDDAG WORDEN. HIJ HEEFT EEN LIJSTJE VOOR JULLIE GEMAAKT: ALS ALLES KLAAR IS, MOGEN JULLIE WAT ROND KIJKEN.
DANK U, DAN ZIEN WE HEM VANMIDDAG NOG WEL.

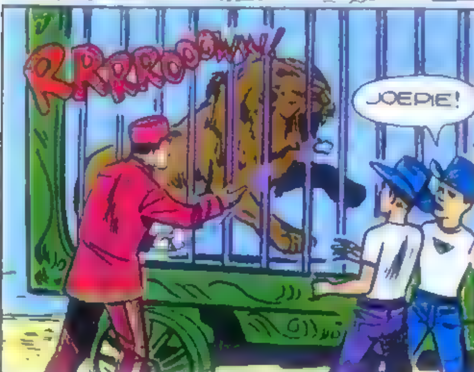

MAAR WE MOETEN HET TOCH TEGEN *IEMAND* ZEGGEN!
ALS MENEER COLDONA ER OM 5 UUR NOG NIET IS, RIJDEN WE MET MENEER LOGAN NAAR DE SHERIFF....


LATER OP DE MIDDAG, ALS DE JONGENS AL EEN RONDGANG OVER HET TERREIN GEMAAKT HEBBEN, KOMEN ZE BIJ DE WILDE DIEREN..
KIJK EENS, LEEUWEN EN TIJGERS!
KOM MAAR DICHTERBIJ, JONGENS, MAAR NIET *TE* DICHT BIJ DE TRALIES.


HOE KRIJGT U NU DIE DIEREN VAN DE KOOI IN DE ARENA?
WE TREKKEN HET VALLUIK VAN DEZE KOOI OMHOOG, EN DAN LOPEN ZE DOOR EEN SOORT TUNNEL NAAR DE GROTE KOOI IN DE TENT.


HET BELANGRIJKSTE IS NATUURLIJK, NIET DE *VERKEERDE* DEUR OP HET *VERKEERDE* MOMENT OPEN TE DOEN!
BENT U DE DOMPTEUR?


NEE, IK BEN EEN VAN ZIJN HELPERS. *MIJ* KRIJG JE VOOR GEEN GOUD IN DE ARENA! IK STA LIEVER AAN DEZE KANT VAN DE TRALIES.







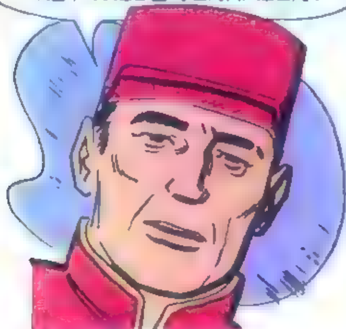


© 1964 Walt Disney Productions





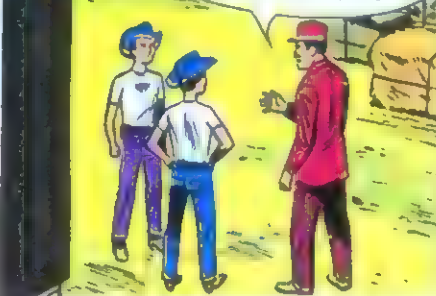












HET ZAL NIET LANG MEER DUREN VOOR DE CLOWN WEET DAT HIJ AFGELUISTERD IS... DAAR ZAL ZIJN MEDEPLICHTIGE WEL VOOR ZORGEN! EN HET ZIET ER INDERDAAD NIET ZO MOOI VOOR DE TWEE JONGENS UIT... VOLGENDE WEEK HOREN JULLIE ER MEER OVER!



POSTZEGELS EN... ONBEKENDE LANDEN



POSTZEGELS van onbekende of zogoed als onbekende landen zijn steeds bijzonder interessant, omdat ze je ertoe aanzetten, iets meer van deze landen te weten te komen. Roemenië, 'n land dat in Voor-Azië ligt, is niet geheel onbekend. Tegenwoordig behoort het staatkundig tot Rusland, Perzië en Turkije, maar tot in de middeleeuwen was het een zelfstandig koninkrijk. Het aantal inwoners is ongeveer 1½ miljoen. De Armeniërs werden reeds in de 4de eeuw bekeerd tot het Christendom; het land heeft echter vele eeuwen onder Turks-Mohammedaanse heerschappij gestaan. Dat wij het toch door postzegels kennen, komt doordat dit land als gevolg van de Russische revolutie ruim 2 jaar zelfstandig is geweest, van 1918 tot november 1920, toen het bij Rusland werd gevoegd en deel ging uitmaken van een Trans-Kaukische Federatie. Behalve overdrukte zegels van Rusland heeft het drie eigen series gehad. In de eerste serie zien we het landswapen, de berg Ararat en een vrouw aan het spinnewiel afgebeeld. Op de zegels van de tweede serie zien we behalve de berg Ararat, een straat in Erivan, centrum van de vrije staat, een gezicht op deze stad, ruïnes van Ani, enkele basreliefs, een visser aan het meer „Van" en het klooster aan het Goktchameer. Een derde serie kwam in 1922 uit, doch werd al spoedig vervangen door zegels van Sovjet-Rusland. In 1924 mochten de eigen zegels niet meer worden gebruikt, maar uitsluitend die van de Sovjet-Unie.

'n Ander onbekend en nu niet meer bestaand land is, Tanna-Touva in Oost-Azië. Het is in feite niet meer dan een Russische vazalstaat geweest en het muntstelsel was gelijk aan dat van Rusland: roebels en kopeken. Het land heeft echter prachtige postzegels uitgegeven. We zien er, om maar enkele te noemen, kamelen, jakhalzen, elanden, beren, een eekhoorn, landschappen, een tapijtweefster, een berenjacht en visvangst met een speer op afgebeeld. De meeste van deze zegels hadden ook bijzondere modellen en trokken daarom zeer de aandacht. Op een der zegels van de serie, die in 1936 werd uitgegeven ter gelegenheid van het 15-jarig bestaan van deze republiek, zien we de president, Girmittazi, afgebeeld. Op 13 oktober 1944 werd het land in de Unie van Sovjet-Republieken opgenomen, waarmee de eigen postzegels, evenals in Armenië, verdwenen. Tanna Touva grensde aan Mongolië, dat tussen de kolossen Rusland en China ligt geklemd. Mongolië bestaat thans nog en kwam in het nieuws toen enige jaren geleden de gewezen Russische minister van buitenlandse zaken Molotov zijn land in de hoofdstad van Mongolië, Ulan Bator, ging vertegenwoordigen. Het geeft ook heel interessante postzegels uit. De munteenheid is de Tuhrik (=100 mung). Van de zegels die het langst in omloop waren, zullen we er enkele bespreken. We zien afbeeldingen van een drukkerij, bediening van de telegraaf, Mongolen die het Latijnse alfabet leren, schapenscheerders, een karavaan in de steppe en een afbeelding van de nationale held Syke Bator, die het land in 1921 met de hulp van Lenin bevrijdde van de despoot Ungern Sternberg; Syke Bator stierf in 1923, hij werd waarschijnlijk door tegenstanders vergiftigd. Op 27 oktober 1961 werd het land lid van de UNO en gaf, om dit te vieren, vijf prachtige goudkleurige postzegels uit.

RUSSISCHE

VLIEGTUIGEN VAN VANDAAG



Deze week in PEP een opwindende serie foto's van toestellen die behoren tot de Russische luchtmacht. Het is niet zo eenvoudig om aan dergelijke foto's te komen, zeker niet in kleur, maar op de een of andere manier is het onze luchtvaartmedewerker HUGO HOOFTMAN toch gelukt





Links: De MiG-21 Fishbed, die sneller is dan onze Starfighter. Boven: De Yakovlev Fiddler.



Boven: De Mil V-2 Hoplite met turbinemotoren. Onder: Antonov AN-12 „Cub" transporttoestel.



Onder: Een stuntteam van de Russische luchtmacht, uitgerust met rode MiG-17 Fresco jagers.



RUSLAND heeft een heel eigen luchtvaartgeschiedenis. Terwijl wij er van overtuigd zijn dat de Amerikaanse gebroeders Wright de eersten waren die — op 17 december 1903 — een succesvolle motorvlucht hebben gemaakt, beweren de Russische geschiedenisboekjes dat al in juli 1882 een door Alexander Mozjaiski ontworpen toestel met twee „stoommotoren" van elk 30 pk, gevlogen door I. N. Gobulev, hetzelfde heeft gepresteerd. Dit is moeilijk na te gaan, maar het is een feit dat in het luchtvaartmuseum van Moskou een model hangt van dit eerste Russische motorvliegtuig, dat door drie propellers werd voortgestuwd, waarvan er twee in gleuven middenin de vleugels ronddraaiden. De Russen waren met veel technische vindingen de eersten... zèggen ze: de autogiro, de helikopter, het watervliegtuig, het raketvliegtuig en ga zo maar door. Wij nemen dit met een korreltje zout, maar toegegeven moet worden dat op het ogenblik in ieder geval Rusland op het gebied van de luchtvaart zijn mannetje wel staat. Zo beschikken zij daar over de snelste straaljagers ter wereld. In operationele dienst is al de MiG-23 Flipper, die een snelheid haalt van twee en een half keer die van het geluid (Mach 2,5) waartoe ook de Amerikaanse F.111 in staat moet zijn, maar dit toestel is nog in ontwikkeling — de Super Starfighter haalt een snelheid van „maar" Mach 2,3...

De geheimzinnige E-166 straaljager heeft op 7 juli 1962 gevlogen met een snelheid van meer dan 3000 km per uur: Mach 2,8 — de Amerikanen hopen dit record gauw te verbeteren met hun Lockheed YF-12A, zoals de vroegere A-11 nu wordt genoemd. Overigens heeft die E-166 ook al een hoogterecord gevestigd, door op 11 september 1962 tot 22.670 m te stijgen. De Russen hebben ook het grootste verkeersvliegtuig ter wereld, de Tupolev Tu-114, die 220 passagiers kan vervoeren, terwijl de nieuwe Iljushin IL-62 met z'n vier straalmotoren achter aan de staart niet veel kleiner is en groter schijnt te zijn dan de Engelse Super VC.10, waar hij veel op lijkt.

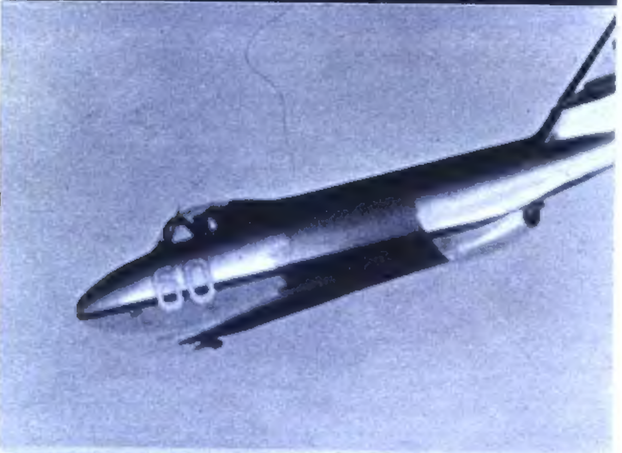
Ook hebben de Russen de grootste helikopter ter wereld: de Mi-6 „vliegende kraan", en waarschijnlijk krijgen zij straks het eerste supersone verkeersvliegtuig ter wereld, want ook daar wordt hard aan gewerkt. Onlangs nog heeft iemand van Aeroflot, de Russische luchtvaartmaatschappij, verklaard dat een supersoon verkeersvliegtuig in ontwikke-



Boven: Een Kamov Ka-20 Harp. Let op de radarkoepel onder de neus en de raketten.



Boven: Een Tupolev Tu-20 Bear bommenwerper, waaruit de Tu-114 verkeersmachine is ontstaan.



Boven en onder: De Yakovlev Yak-32 Mantis B, waarschijnlijk bedoeld als sportvliegtuigje.



ling is dat een snelheid van Mach 2,8 zal halen en dat met straalmotoren èn raketmotoren zal worden uitgerust...

Er is nog niets bekend over Russische verticaal-startende straaljagers, maar ongetwijfeld worden ook die ontwikkeld, net als hovercrafts, zweefvliegtuigen met klapvleugels en andere merkwaardige machines. Zo moeten de Russen een raketvliegtuig hebben in de X-15 klasse, al is ook daar weinig over bekend en zijn er nog nooit foto's van gepubliceerd.

Er is sprake geweest van een KS-21, waarmee Belonkonjew een snelheid van Mach 8 en een hoogte van 320 km moet hebben gehaald! Een viermotorig straalvliegtuig heeft het toestel op grote hoogte gelanceerd, zoals de X-15 door een B-52 naar de rand van de stratosfeer wordt gebracht.

Er is in Rusland gewerkt aan vliegtuigen met atoomreactors, maar evenals uit Amerika — waar Convair een atoombommenwerper heeft ontworpen — is er ook uit Rusland de laatste tijd niets meer van gehoord. De Russen hebben zich al 'ns uitgelaten over vliegtuigen die een snelheid van Mach 25 kunnen halen: waarschijnlijk worden hier toestellen bedoeld als de Amerikaanse Boeing X-20 Dyna Soar, die overigens onlangs aan de kant is gezet omdat de Amerikanen van hun kunstmanen betere resultaten verwachten.

De Russen hebben ook hun U-2 spionagevliegtuig, dat de NATO „Mandrake" noemt. Dit is het geheimzinnigste vliegtuig van de Rode luchtmacht; het is ontwikkeld uit de Yak-25 Firebar en heeft een zeer slanke vleugel, waaronder twee straalmotoren zijn aangebracht. Deze Russische spionagevliegtuigen zijn onder andere boven India waargenomen. Amerikanen die in Duitsland gelegerd zijn, hebben op hun radarschermen geheimzinnige „blips" zien oplichten van vliegtuigen die boven de 100.000 voet (30.000 meter) zaten en dit waren zonder twijfel „Mandrakes".

De bekendste Russische straaljager op dit moment is de MiG-21 „Fishbed", een delta-jager in de klasse van de Super Starfighter. De MiG-21 is aan veel landen geleverd en vliegt in Oost-Duitsland, Finland, Indonesië, Egypte, Joegoslavië, Hongarije en Tsjechoslowakije. India bouwt dit toestel in licentie! Ook aan Cuba zijn deze delta-straaljagers geleverd. Het toestel heeft twee 37 mm kanonnen en twee AA-2 Atoll raketten onder de vleugel. Maximum snelheid: Mach 2,2; het is bedoeld voor korte afstanden.

Een machtige langeafstandsjager, die vijandelijke vliegtuigen moet onderscheppen, is de tweemotorige Yakovlev Fiddler, die misschien wel het belangrijkste Russische militaire vliegtuig van het ogenblik is. Twee Ash raketten kan het onder de vleugel meevoeren. De maximum snelheid van de Fiddler wordt geschat op Mach 1,9 terwijl zijn bereik zó groot is, dat hij de Amerikaanse B-52's van Strategic Air Command kan aanvallen vóór deze in staat zijn hun onbemande Hound Dog raketbommen te lanceren, die een bereik hebben van ongeveer 800 km. Vandaar dat de Fiddler voor Rusland zo belangrijk is.

De Russische luchtmacht is de enige ter wereld die bommenwerpers bezit met schroefturbines: de Tupolev Tu-20 „Bear", waaruit de zo bekende Tu-114 verkeersmachine is ontwikkeld. De Bear heeft 4 schroefturbines, die grote achtbladige propellors aandrijven. Het zijn twee aan twee op één as bevestigde schroeven, waarvan de bladen in een aan elkaar tegengestelde richting draaien: vier bladen draaien rechtsom, vier linksom. In de luchtvaart heet dat: contraschroeven. Het voordeel van deze schroefturbine-bommenwerpers is hun enorme vliegbereik, terwijl hun snelheid echt niet veel onderdoet voor die van straalbommenwerpers. De Bear kan non-stop, zonder te tanken, naar Amerika en terug vliegen. De nieuwste Russische straalbommenwerper is de „Bounder", die een delta-vleugel heeft en op de Amerikaanse Hustler lijkt. Het is al weer een tijdje geleden dat er iets van dit toestel werd gehoord; misschien is het nooit bij de Russische luchtmacht in dienst gekomen.

Een heel merkwaardig toestel is de Kamov Ka-22 „Hoop", een combinatie van helikopter en vliegtuig met een vaste vleugel. Het toestel kan loodrecht starten en landen, dank zij de rotors, maar het kan ook een hoge horizontale snelheid halen, dank zij de rechte vaste vleugel. De „Hoop" is in staat een grote hoeveelheid vracht of soldaten te vervoeren. Het is het grootste VTO-vliegtuig (Vertical Take-Off) ter wereld. Twee schroefturbines van 5622 pk aan de vleugeltips, die voor een verticale start en landing in horizontale stand worden gedraaid en dan als rotors dienst doen, zorgen voor de voortstuwing. Het toestel heeft al een snelheid gehaald van 336 km per uur.

Zo beschikken de Russen over vliegtuigen in alle mogelijke klassen. Zij hebben ook hun „Fokker Friendship" in de vorm van de Antonov AN-24 „Coke", een hoogdekker met twee schroefturbines. Nog niet zo lang geleden kreeg Air Ceylon een dergelijke machine aangeboden voor een prijs die 20-25% lager lag dan die van onze Fokker...



DE SCHAT van SCHARLAKEN RACKHAM

De „Sirius" is de haven uitgevaren, op zoek naar de schat van Scharlaken Rackham. Met een motorsloep zijn ook de beide Jansens aan boord gekomen, om van nabij een oogje in het zeil te kunnen houden.











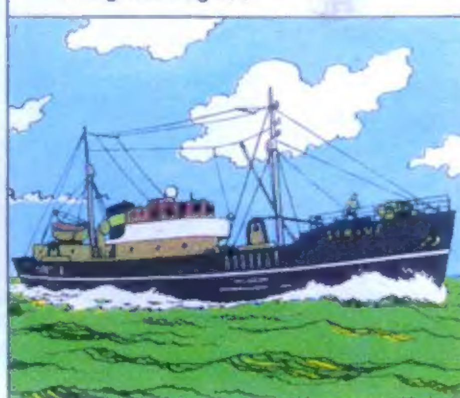






















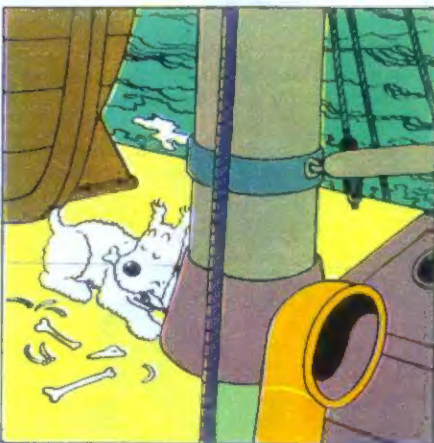
DE SCHAT *van* SCHARLAKEN RACKHAM





























PEP — Uitgave: De Geïllustreerde Pers N.V. **Nederland:** Stadhouderskade 85, Amsterdam-Z, Postbus 497. Telefoon 020-731361. Prijs 45 ct., per week 35 ct. (postabonnementen ƒ 4,55 per 13 nummers. Giro 330021). **België:** De Geïllustreerde Pers voor België N.V., Generaal Capiaumontstraat 24, Berchem-Antwerpen. Telefoon 396164. P.C.R. 86491. Prijs 7 frank. Het is verboden dit blad op te nemen in een leesportefeuille of daaraan af te staan.